ARIPI ROMÂNEȘTI



Director: Comandor aviator
AL. DEMETRESCU

20 SEPTEMBRIE 1944
ANUL III, Nr. 69-70

CREDINȚĂ ȘI ONOARE!

OSTAȘUL ROMÂN ȘI DRAPELUL SFÂNT AL PATRIEI!

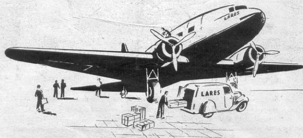
LEI 40

LINII AERIENE INTERNE ȘI INTERNAȚIONALE 1943





LARES



LARES

LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE CU STATUL

Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București, Str. Sărindar, 5-7-9, înmatriculată sub Nr. 156/942 la Reg. Of. Com. București. — Tipărită în ziua de 15 Septembrie 1944.



DRAPELUL ŢĂRII!

In seara zilei de 23 August 1944, M. S. Regele Mihai I, luând în Augustele Sale mâini totala conducere a ţării, a îndreptat paşii ei către drumul firesc al alianţelor hotărîte odinioară de prea slăvitul şi cinstitul Său bunic, Ferdinand I Intregitorul.

In acelaş timp, Majestatea Sa Regele a poruncit credincioasei Sale armate drumuri noui, pentru desrobirea fraţilor ardeleni aflaţi sub stăpânirea silnică a celor cari ne-au fost întotdeauna duşmani!

Drapelul ţării fâlfâie azi pe plaiurile de dincolo de munţi! Acolo unde el — din înaltă poruncă — îşi desfăşoară azi culorile, acolo cată a se afla poporul românesc, cu munca, sufletul sau fapta, după jurământul, cinstea şi pravila de totdeauna ale înaintaşilor şi strămoşilor români.

Revista „Aripi Româneşti" — îngenunchind cu smerenie la mormântul celor cari şi-au jertfit viaţa pentru aceleaşi sfinte culori — va continua să fie îndemn de luptă şi loc de slavă pentru viteji sburători români şi aliaţi!

Comandor av. AL. DEMETRESCU
Directorul revistei „Aripi Româneşti"

Acum 25 de ani!

Un grup de sburători în 1919 primăvara.

In rândul de jos: Locot. Stănculescu - Ţuculache, † Plot. Bombă Georgescu, Paul Alexandrescu-Ţiganu.

In rândul al II-lea: † Maestrul de marină Bonţescu, Slt. Rotaru, cpt. Andreescu, Cpt. Savu, Maior Sever Pleniceanu — comandantul grupului 2 aeronautic — Cpt. Alexandrescu - Bucă, Cpt. Corbuleanu Nicu, † Slt. Bârzan, † Slt. Stâlpeanu.

In rândul al treilea: † Lt. Marin Bădină, Lt. Egon Nasta, Lt. Gogu Dragomireanu, Cpt. Petre Ioanin — Nenea Ialomiţeanu, † Slt. Jean Gruia, Plot. Popescu.

Amintiri

de Comandor av. AL. DEMETRESCU

Primul avion pe care trebuia să sburăm era vechiul avion de războiu Farman 40 care fusese înlocuit în escadrilele respective cu avionul englezesc Sopwith şi avioanele capturate dela unguri: Brandenbourg, Berg, U. C. 1 (Uţi) şi L. V. G. (Elvéqé).

Mai întâiu trebuia însă să efectuăm perfect linia rulată cu un biet Blériot, din alte timpuri, transformat în Pingouin. Cu aripile retezate, aparatul nu mai putea sbura, însă avea suficientă viteză pentruca — în cazul când nu puteai ţine linia dreaptă — să te răstorni la primul ocol pe pământ, înfigându-se în cap sau pe o aripă, poziţie în care elevul rămânea până ce echipa respectivă — în frunte cu „Georgică", copilul de trupă — ajungea la locul „accidentului", de multe ori la capătul celălalt al aerodromului. Din fericire nici elevul nici Pingouinul nu păţeau mare lucru; deaceea asemenea incidente — aşteptate cu mare nerăbdare — provocau râsetele şi bucuria sgomotoasă a tuturor. Puţini sunt acei cari, dela început, au făcut o perfectă linie dreaptă sau nu au rămas agăţaţi în carlingă în aşteptarea echipei salvatoare...

Aerodromul Tecuci era împărţit în mai multe zone zise „puncte". Fiecare punct îşi avea avionul, instructorul şi echipa respectivă de elevi. Eu făceam parte din echipa instruită de plotonierul Mitică Teodorescu, as de războiu, admirabil sburător şi instructor. Ştia să ne vorbească şi să ne facă observaţii cu multă blândeţe. Faţă de Mitică Teodorescu nu era nevoie să te porţi altfel decât cum îţi era firea. Nu abuza niciodată — cum făceau alţii — de importanţa şi puterea pe cari le avea, asupra soartei noastre de viitori sburători. Nu trebuia să-i facem curte şi nici să-i spunem „nene", pentrucă nu acorda favorurile unui sbor în plus, decât pe baza calităţilor şi meritelor reale ale elevului. Nu era un instructor „modern", nu făcea nimănui „mizerii", ambiţia lui concentrând-o în a ne iniţia solid în tainele unei meserii sublime.

După primele duble comenzi, orice elev se consideră de obiceiu pilot desăvârşit! In special noaptea, când visurile sale sunt brăzdate de sboruri lungi — fără instructor în spate — cu virajii la verticală şi cu aterisări „ca o floare", adică fără săriturile pe pământ ale avionului, denumite în mod obişnuit „bonturi". Intr'o dimineaţă bietul Ciuhodaru — mort mai târziu într'un groaznic accident la Pipera — ne povestea, la punct, cum visase peste noapte că dăduse bonturi la aterisare. Când s'a deşteptat era pe jos: căzuse din pat în timpul somnului!...

Când elevul pilot începe să-şi dea el însuşi seama că treaba „merge" şi să simtă că instructorul îl lasă să piloteze aproape tot sborul — mai puţin decolarea şi aterisarea — începe prima lăudăroşenie. Spun prima, pentrucă aproape până la sfârşitul carierei lui — cu excepţia timpurilor de războiu, când modestia este egalată de o bravură fără de seamăn, sburătorul, în marea majoritate a cazurilor, are această nevinovată slăbiciune vânătorească... Se plimbă mândru şi mai apăsat pe stradă, se recomandă în saloane „aviator" şi îşi deapănă pe la bodegi sborurile, având însă grija ca prin apropiere să nu se afle vreun camarad sau unul din sburătorii adevăraţi! Unii îşi agaţă în piept „cucul" — aşa este numită insigna de sburător în vorbirea curentă — în faţa oglinzii, acasă, având drept unic admirator, devotata-i ordonanţă!.. La aerodrom, elevul-pilot, ajuns în această fază, se roagă de instructor „să nu puie mâna", adică să nu mai intervie punând mâna pe „manşe" şi acţionând-o — nici la decolare şi nici, mai ales, la aterisare. Dorinţa nu îi este satisfăcută — et pour cause — însă, instructorul, când e om de treabă şi înţelegător, la invariabila întrebare: „ai pus mâna?" răspunde prompt: „N'am pus, Domnule, mâna"!... iar tu pleci satisfăcut şi plin de tine!

După 56 de duble comenzi pe Farman 40, Mitică Teodorescu ne-a dat drumul pe simplă, mie şi lui Niculescu Şt. Corneliu. Nu mă anunţase din ajun, probabil pentru a dormi bine, fără visele urâte cari tortură pe elevul prevenit...

Dimineaţa, după un tur de piştă — în care realmente Mitică „n'a pus mâna" — se dă jos din carlingă, îmi dă câteva sfaturi şi iarăşi face semn să-mi iau sborul! Puţin surprins — pentrucă după numărul obişnuit de duble comenzi aş fi fost cam la jumătatea timpului de ucenicie — am pus motorul în plin şi am decolat.

Primele sboruri pe simplă elevul le execută absolut mecanic! Ştie din instinct cât motor să pună, când să vireze, când să reducă gazele şi cât să aştepte până să tragă manşa la aterisare. Sboară — cum se spune — cu reflexele instructorului. Deaceea primele sboruri sunt în general sborurile cele mai corecte din cariera lui. Lt. Cosciug — ce nume „promiţător" avea şi ăsta! — când a sburat singur, a băgat emoţionat capul în carlingă, nescoţându-l decât după ce avionul s'a oprit din rulaj. Aterisase „ca o floare"; asta însă n'a împiedicat ca mai târziu să fie radiat definitiv dela pilotaj...

După cele 2 sboruri pe simplă, pe cari — probabil tot din motivele de mai sus — le-am efectuat şi eu foarte corect, a venit rândul lui Niculescu, care însă a capotat la primul aterisaj, sfărâmând avionul iar el rănindu-se grav la cap.

Acum sburam în sfârşit singur! Din prudenţă — şi din lipsă de material — sborurile pe simplă se efectuau după terminarea sborurilor în dublă comandă ale camarazilor mai înapoiaţi, pentrucă nu care cumva aceştia să rămână fără avion...

Odată cu mine mai sburau pe simplă Farman: Păclea, Ungureanu şi Bombă Georgescu, acesta din urmă având excep-

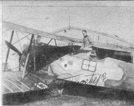


1919. Aerodromul Pipera!... Un avion Brandenbourg, a rulat în una din numeroasele bălţi existente pe atunci pe pistă!

1077



Pipera în 1919: două hangare de pânză şi în fund o baracă de lemn, pavilionul grupului 2 !...



1919 — Avionul Breguet 14 A_2

ţionale calităţi de pilotaj. Ceauşu şi Petrovici fuseseră trecuţi dela început la Sopwith şi sburau şi ei acum în simplă pe acel avion. Nu-i invidiam că ne luase înainte cu un avion pe care urmam de altfel să sburăm în curând şi noi, întrucât mândria noastră de a pilota un avion — fost de războiu — pe care ei nu sburaseră, era justificată şi prin faptul că seria noastră a fost ultima care a făcut ucenicia pe gloriosul avion Farman 40!

Dela Farman 40 am trecut — doar după vreo 30 de sboruri pe simplă — pe avionul Sopwith, având ca instructor pe Gogu Ştefănescu. Diferenţa dela Farman la Sopwith era apreciabilă — însă curând ne-am obişnuit şi cu acest avion — care plana de 11 ori înălţimea, fapt care îngreuna aterisajul novicelui — şi am fost lăsaţi în simplă sub supravegherea generală a şefului de pilotaj, Locot. Mincu, vechea mea cunoştinţă dela Gârbovanu.

Mincu era foarte mult iubit de către elevii piloţi, instructori şi comandant. Pe lângă calităţile de muncă şi pasiunea pentru aviaţie, avea darul de a ne strânge în jurul său prin firea sa veselă şi prietenoasă, petrecând împreună aproape toate orele de repauz. Mai ales acum, de când se cam alesese, din seria noastră de elevi, acei cari vor ajunge piloţi brevetaţi, atât şeful de pilotaj cât şi instructorii noştri slăbiseră mult „chinga" restricţiunilor şi a rezervelor ierarhice. Eram o grupă de adevăraţi camarazi, prieteni nedespărţiţi de râsete, voie bună şi viaţa sportivă pe care o practicam pe stadionul grupului, făurit într'o singură noapte de lucru la lumina farurilor, de către înţelegerea şi energia Bădiei Andrei. In compania lui Mincu, Aurică Petrovici — Aiurică, cum i se mai spunea — Ceauşu şi Păclea, am trăit clipe minunate pe cari nu le voi putea uita niciodată!



Echipa de foot-ball a Grupului IV. Căpitanul echipei: Lt. Mincu; coechipieri: maeştrii Goni, Simonelli, Lupescu, Gheorghiu, Slt. Ceauşu, Slt. Piclea, Slt. Demetrescu, etc.

Până la brevet trebuia să sburăm mult pe Sopwith şi pe Breguet 14 A2, acesta din urmă proaspăt sosit din Franţa, rămăşiţă dela aviaţia franceză. Când avionul acesta a sosit la Tecuci, toată şcoala, în frunte cu comandantul, s'a strâns în jurul lui. Obişnuiţi cu avioane uşoare, planoare romantice — ca să mă exprim astfel — nu ne-a plăcut la început Breguet-ul. „Ăsta nu mai e aeroplan, e maşină de treerat", spuneau unii instructori, cari nu puteau uita deliciile sborurilor făcute pe Farman, Neuport sau Caudron, avioane ajunse acum preistorice... Naidinescu a fost primul dintre noi care a sburat pe Breguet la Tecuci, îndesând în locul observatorului câte 4—5 copii de trupă. Avionul fusese adus dela Bucureşti de către neuitatul Gruia, unul din piloţii cei mai tari din acele timpuri.

Se sbura mult la Tecuci. Şeful de pilotaj şi instructorii ne puneau la dispoziţie avioane pentru antrenamentul nostru în vederea brevetului, făcându-ne critica după fiecare sbor.

Intr'o după amiază de Miercuri — când serviciul era suspendat — fiind ofiţer de serviciu, având însă dreptul de a sbura, am scos un avion Sopwith, am decolat şi la 1000 m. am „stins" motorul. De câteva zile mă „răcăia" ideea unui sbor cu elicea „calată", adică un sbor planat fără motor. Gogu Ştefănescu făcea ades asemenea sboruri aterisând la punct fix, în centrul aerodromului. Când am stins motorul am făcut şi o cruce rugându-mă Celui de sus să aterisez cu bine, fără a rupe avionul... Primul aterisaj l-am făcut în porumbii din marginea aerodromului; şi azi mă mir cum de n'am capotat! Cu ajutorul echipei care alergase la faţa locului am dus repede Sopwithul pe aerodrom şi am decolat încă odată. O nouă stingere a motorului şi încă o rugăciune! De data asta am aşternut avionul — cu toată dorinţa lui de a trage în spre un lan de ovăz — exact pe marginea interioară a aerodromului. Abia la al treilea sbor am aterisat în mijlocul aerodromului!

Eram fericit de rezultatul sborurilor mele, mai ales că nu rupsesem nici o sârmă şi mândru că — în afară de Gogu — eram singurul care făcusem elice „calată".

A doua zi de dimineaţă — când aerodromul era plin de elevi — m'am suit în avion şi după ce am efectuat programul ordonat de şeful de pilotaj am aterisat cu elicea calată foarte aproape de stadionul grupului în care era gata să intru... Am fost „beştelit", asta se înţelege dela sine şi în special „bârfit" câteva zile de către Gogu — instructorul — căruia nu-i convenea ca unul din pui să se înalţe până la măestria lui! De Aurică Petrovici nu mai vorbesc. De ciudă că-i luasem înainte nu mi-a mai vorbit o săptămână... Ne-am împăcat — dintr'un instinct reciproc de conservare — în ziua când amândoi am fost chemaţi în cabinetul „subteran" al comandantului de grup.

O chemare la comandant înseamnă întotdeauna, pentru noi cei mici, ceva grav. Nu pentrucă „Bădia Andrei" era intr'adevăr un om sever, dar îl ştiam foarte drept şi deci bănuiam că suntem chemaţi acolo pentru ceva sigur, precis. Şi cum la acea vârstă, veşnic simţeam sbârnâind deasupra „căciulii" noastre câte o muscă, eram foarte îngrijaţi.

Suflând din greu — sosiserăm alergând

Un curios accident al unui avion Sopwith, care s'a înfipt într'o casă. Observatorul, a rămas „mândru în carlingă"...



şi potrivindu-ne în grabă ţinuta, ne în-bam în şoapte:

— Ai făcut ceva mă?

— Nu! Dar tu?

— Nici eu!

— Ei nu! Cine ştie ce naiba ai făcut ă noapte la „Emil" *) după ce am ple- eu şi acum ne chiamă pe amândoi la port!

— Nimic domnule; pe onoarea mea! altfel rămăsesem singur în local, căci dusem afară pe toţi civilii...

Cu asemenea „asigurări" — cari ne re-ceau inima la dimensiuni minuscule — rarăm la domnul Maior, nu fără a fi fă- în viteză câteva cruci...

— Am onoare să vă salut!

— Bună ziua camarade!

Privirea sfredelitoare a şefului — care de el ne era foarte drag — ne luă însă şi ma de respiraţie ce mai aveam.

— Pentru că examenul brevetului s'a a-nat din nou, vă aprob raidul la Foc-i, solicitat pentru Dvs., de către şeful pilotaj. Mâine îl executaţi. Prezenta-ă Locotenentului Mincu pentru a vă da turile necesare. După aterisare vă pre-ntaţi imediat aici. La revedere.

— Să trăiţi domnule Maior, vă mulţu-m foarte mult, fu răspunsul nostru, re-cit într'o lungă, dar binefăcătoare răsu-e...

— Ei! Ai văzut domnule — spuse unul noi, după ce ieşirăm din cabinet — că m făcut nimic la „Emil"? Eu sunt băiat cu-nte, d'aia sunt şi recompensat cu „câte" raid! (Eram amândoi la... primul!).

După masa de prânz, Petrovici mă ia, cret, într'un colţ al popotei, spunân--mi cu îngrijorare:

— Măi Alecule, trebue să studiem rai-, să nu ne facem de râs, că „fraţii" atât eaptă! Uite am cumpărat două hărţi ale iunei dela Balaş...

— Fugi încolo Aiurică! Ce te-ai prostit? ta-i raid de studiat? Tu ştii că de pe ae-drom, la 1.500 m., dacă e timpul frumos, văd Focşanii? Şi pe urmă, eu cunosc aşul că am nişte rude acolo... N'ai nici o jă. Te duc sfoară! Ai să vezi! Numai să ţii de mine"...

— Măi Alecule, vezi să...

— Vorba!

Mă şi vedeam deasupra Focşanilor fă-nd virajii la verticală, (în speţă înclinări 5° pe o aripă!), aterisând apoi lângă zarma artileriei, unde aveam camarazi, ri, desigur, mă vor admira şi felicita...

A doua zi, decolez primul şi încep a mă vârti în jurul aerodromului, în aşteptarea Petrovici, care întârziase...

Eram fericit că sunt şef de „formaţie" mi făceam planul cum să-l tachinez pe trovici, după terminarea raidului: „Mă! că nu eram eu să te duc de nas"... sau: Ce te ţineai, domnule, aşa de mine? Nu ate omul să facă un raid singur, că hop! adjutantul lângă el"...

In acest timp, Petrovici, care decolase sfârşit, se plasează în spatele meu şi în eastă „formaţie" mă îndrept către Foc-ni.

Către Focşani? Aşa crezusem la pământ, ci în aer, tot învârtindu-mă în aştepta-a lui Aurel şi tot făcând la planuri, am erdut complet direcţia pe care, de pe rodrom, o ştiam atât de bine...

Inălţime să iau era în zadar; vizibilitatea a astfel, că nici din stratosferă nu s'ar fi rit Focşanii.

Momentul era greu! Sopwith-urile noa-e, în acest timp, ne depărtau din ce în mai mult de aerodrom.

Să mă reîntorc? Nu face! Ce va spune incu; ce va spune domnul Maior?

Care o fi drumul spre Focşani? Ah! acă s'ar vedea cel puţin cota 1001! M'aş drepta către ea şi... nu se poate să nu u peste oraş.

In timp ce mă frământam dându-mă de ceasul morţii, îmi aduc aminte că mai am încă o răspundere în plus; un tovarăş care acum e liniştit, nu se frământă şi nu trece prin vitregele momente prin cari trec eu.

O idee năstruşnică îmi vine însă în minte: să-l las pe el şef de formaţie!

Un viraj brusc de 180° şi mă plasez în spatele lui începând vesel să râd uşurat de „festa" jucată.

Petrovici, însă, probabil impresionat de „asigurările" mele din ajun, nu ştia mai mult ca mine, deaceea nu apucasem să mă bucur mai bine de noua situaţie, că-l văd imitându-mă şi replasându-se înapoia mea. Se lepădase şi el de „şefia" care, de-altfel, era convenit din ajun să-mi fie re-zervată.

Mai repet încă odată trucul, poate va înţelege situaţia în care mă zbat. De unde! Nu vrea să fie sub nici un chip „şef"! Dez-orientarea este acum completă.

Trecuse aproape o oră. La un moment dat, văd în stânga mea, la oarecare de-părtare, o linie dreaptă continuă. N'o fi calea ferată salvatoare? Mă îndrept în pi-caj şi sosesc în dreptul unei gări, la vre-o mie de metri înălţime.

Petrovici după mine. Incep spiralele; el la fel! In fine ne lăsăm la înălţimea gării şi citim, rând pe rând, „LIEŞTI"!

Bine, dar asta e pe direcţia Tecuci-Ga-laţi. Cum am ajuns noi aici? Şi acum... în-cotro e Tecuciul, încotro Galaţii?

Mai încerc odată să las iniţiativa con-ducerii lui Petrovici şi, nereuşind, o iau pe calea ferată, cu gândul că poate m'o a-juta şi pe mine Dumnezeu să ajung de data asta la Tecuci; tot s'ar mai putea „în-druga" ceva. Dar să ajungi la Galaţi, atunci când toţi te ştiu plecat la Focşani!...

Cine m'o fi pus pe mine să mă proclam „şef"?

Oare ce va spune domnul Maior?...

...Şi gândul mi se încurca în tot felul de soluţiuni, una mai puţin favorabilă ca alta şi din care „Bădia Andrei" desigur va a-lege.

A! Dar iată Tecuciul! Ura! Suntem sal-vaţi pe jumătate! Dacă ştiu să mint fru-mos şi dacă „adjutantul" nu mă dă de gol, totul s'a aranjat: spun pur şi simplu că am fost la Focşani; dar am să fiu „co-rect" raportând că nu am aterisat! In de-finitiv aplicam cunoştinţele algebrice: plus cu minus, egal nimic! O minciună, spălată de un adevăr.

Deasupra aerodromului sting complet motorul şi aterizez cu gândul că Petrovici va pricepe măcar în ceasul din urmă si-tuaţia şi va ateriza lângă mine, pentru a ne înţelege mai înainte ca mecanicii de pistă să-mi repornească motorul.

De unde! Parcă Dumnezeu îl ţinea acum legat de cer; până nu m'a văzut că am „tras" la hangar, nu a aterizat. (Avea şi el planul-lui).

— Ei! Ce-aţi făcut? — mă întreabă Mincu. „Cum e la Focşani?"

— Bine domnule Locotenent, dar... n'am aterizat, pentrucă... să vedeţi... Pe-trovici..

Ţinea la noi şeful nostru de pilotaj! A început să râdă şi mi-a spus:

— Lasă nu te mai obosi, că o să vă du-ceţi la domnul Maior şi aveţi să-i rapor-taţi lui.... Numai vezi, să ştii că am trimes pe Gogu în urmărirea voastră, atunci când am văzut că o luaţi anapoda încă dela început... Aşa e că e bună măsura de a se scrie pe gări numele lor?

— Teribilă, domnule Locotenent!

In fine, aterizează şi „adjutantul" meu, dar nu apucă să „raporteze" şi el ceva a-nalog, că un soldat — sosit în goană — îl întrerupe:

— Să trăiţi! don' Slt. Demetrescu şi Pe-trovici! Vă pofteşte domnul Maior la ca-binet!

Ştiam de data asta, cel puţin, pentru ce ne „pofteşte"...

. . . .

Comandor av. **AL. DEMETRESCU**

*) Local de noapte în Tecuci, binecunoscut urătorilor de acum 25 ani.

Accidentul pe Farman 40 al † Slt. Nicolescu St. Corneliu

Avionul Sopwith; pilot: Lt. Gonta, vechiu observator şi brav de războiu, unul din realizatorii fotografiei aeriene în România.

Avionul B. B. Neuport în sbor. Pilot: Cpt. Vasile Craiu-Bibişor as de războiu.

1919. Căpitanul Şt. Sănătescu, ajutorul de comandant al Grupului IV Instrucţie, în avionul său de războiu, B. B. Neuport. (Căpitanul Sănătescu — brav de răz-boiu — a murit câţiva ani mai târziu în Anglia în timp ce recepţiona un avion).
In planul II, elevii piloţi: Slt. Piciea, Lt. Buznea, Cpt. Pahone Titus; Lt. Vătăşanu.

Grupul IV instrucţie-Tecuci. Serbarea patronului avia-ţiei în 1919. Careul este format de avioanele: Far-man, Neuport şi Sopwith.

SBURĂTORII VĂZUŢI DE GION



Adj. av. Marinescu Jean
dela asalt



Locot. av. Naghirneac Nic.
zis consumatorul Nr. 1
dela asalt



Adj. av. Bălan Emil
mort la datorie



Sublocot. av. Dobias Dobias



Locot. av. Pistol
mort la datorie



Cpt. av. mecanic Teodor
Târnăcescu





Adj. av. Anghel Vasile
dela asalt



Adj. av. Economu
mort la datorie

Adj. stagiar Iancu D-tru
dela asalt



GENERALUL COMANDANT ERMIL GHEORGHIU

Noul Subsecretar de Stat al Aerului, generalul comandant Ermil Gheorghiu, este un brav.

In primul războì mondial, deşi pilot el însuşi, a slujit ţara ca observator aerian în condiţiunile cele mai strălucite. A fost rănit pe front şi pentru faptele sale remarcabile a fost decorat cu ordinul Mihai Viteazu, de către mult regretatul rege Ferdinand I.

Ocupând rând pe rând funcţiuni şi comenzi importante, trăind viaţa de câmp a sburătorilor noştri, d. general comandant Ermil Gheorghiu a fost: comandant de escadrilă, grup şi flotilă. Trimis în Franţa ca ataşat aeronautic, domnia sa a servit acolo interesele armei noastre câţiva ani, după care i s'a încredinţat comanda regiunei I aeriene-Iaşi.

La declararea actualului războì a luat comanda unui corp aerian, dând tot timpul dovadă de bravură, înţelegere şi destoinicie, pentru care fapt a fost decorat cu cele mai inalte ordine militare.

Şef de Stat Major al Aerului în ultima parte a campaniei, d. general comandant Ermil Gheorghiu primeşte, la 23 August 1944, dela M. S. Regele Mihai I, conducerea Subsecretariatului de Stat al Aerului. Domnia sa are azi o moştenire glorioasă: pe bravii sburători români! Cu ajutorul lor, cu priceperea, cu tactul şi cu trecutul său de brav, va învinge desigur greutăţile prin cari trece, în aceste momente, întreaga noastră Ţară şi, odată cu ea, aviaţia română!

Cei cari iubesc cu adevărat această nobilă armă precum şi cei cari au înţeles şi admirat sbuciumul şi bravura sburătorilor români, urează domnului general comandant Ermil Gheorghiu, noul Subsecretar de Stat al Aerului, spor la muncă şi isbândă pentru gloria şi propăşirea aripilor româneşti!



1917. — Căpitanul THAUVIN şi Locot. GHEORGHIU ERMIL, observatori pe front la celebra escadrilă Forman 4, comandată de Maior GIOSSANU HARALAMBIE.

TREI ANI!

S'au împlinit — la 20 August a. c. — trei ani dela apariţia primului număr al revistei noastre!

Denumită iniţial „Magazin Aeronautic", revista „Aripi Româneşti" a străbătut aceşti trei ani grei, datorită muncii neostenite a celor câţiva statornici şi devotaţi colaboratori, cu sprijinul instituţiunilor şi întreprinderilor noastre de aviaţie — cari au binevoit să ne fie abonaţi — şi cu înţelegătorul concurs şi ajutor al S. S. Aerului, în subordinea căruia se afla.

Am urmărit şi arătat publicului românesc — în toţi aceşti ani — pe bravii aviatori români, cari au luptat cu un legendar avânt, sacrificându-se pentru Patrie! Mulţi din ei înşă nu au putut apare în cronicile noastre şi nici chipurile lor să ne lumineze paginile. Nu a fost vina noastră — mijloacele de a ajunge până la ei nefiind întotdeauna la îndemâna revistei — ci mai degrabă a marei lor modestii, neegalată decât de vitejia pe care au dovedit-o pe câmpul de onoare!

Pe cât ne-au îngăduit mijloacele unor timpuri excepţionale, revista a reuşit să facă în acest răstimp — în ţară şi străinătate — o operă românească, menţinându-se constant pe linia intereselor armei căreea ne-am devotat. Pentrucă oricum ar fi definită — astăzi sau în viitor — lupta pe care Ţara noastră a purtat-o în cursul acestor 3 ani, niciodată nu se vor putea nega bravura, devotamentul şi sacrificiile armatei şi tinerei noastre aviaţii, pornită la luptă din porunca destinului şi a nedreptăţilor de cari s'a lovit întotdeauna neamul nostru.

„ARIPI ROMÂNEŞTI"

LUCEAFĂRUL!

„Celor cari au murit pentru Patrie, Glorie și Datorie!"

In ziua de 18 August 1944 — cu doar câteva zile înainte de încheerea armistițiului — căpitanul aviator Alexandru Șerbănescu, *asul aviației noastre de vânătoare și comandantul unui glorios grup de viteji sburători, a căzut din înaltul cerului răpus de numărul covârșitor al aviației americane, inamic impus de alții în pofida sentimentelor de totdeauna ale poporului românesc!*

Eroul sburător Șerbănescu — a cărui pierdere înseamnă mai mult decât o mare durere pentru Țară și aviația română — a fost nu numai sburătorul de elită, bravul bravilor și admirabilul comandant al unui grup de vânătoare! El reprezenta — și va continua să rămână în inima și amintirea tuturor — tipul caracteristic al sburătorilor noștri, așa precum sunt ei: cavaleri în luptă, dârzi în fapte, luminoși în suflet!

Cincizeci de victorii omologate și o permanentă prezență pe front înseamnă un strălucit stat de serviciu, la auzul căruia oricine va trebui să se încline cu smerenie și admirațiune! Căci nu sunt fapte de om de rând vitejiile sburătorilor noștri; iar printre ei, Șerbănescu a strălucit ca un luceafăr al bărbăției și vredniciei românești!

Indrăzneț iscoditor, țără de astâmpăr, sub privirea lui blajină, Șerbănescu a intrat în aviația de vânătoare împins de extatica credință ce a învolburat întotdeauna pe sburătorii români. Vesel, plin de viață și copilăros la pământ, Șerbănescu era, în aer, închis, dârz și neîmblânzit în dorințele lui de a învinge!

Sub privigherea mută a crucilor sfințite; sub lespedea rece, așezată în semn de amintire; sub brazde neștiute și uitate și sub țărâna celor pulverizați în aer „pentru cari n'au plâns niciodată clopotele", dorm de veci mulți sburători români, legați întru acelaș avânt curat și mândru, aceeași credință, aceeași speranță! Rămășițele lor glorioase stau acum de strajă în toate unghiurile țării și până peste hotare! Numele lor nu poate fi cuprins decât de filele acelui „Roll of Honnour", în care sunt trecuți piloți și observatori vechi și încercați în vicleșugurile războiului și al vântului înșelător; tineri fără încă de știință și secerați prea de timpuriu, mecanici pricepuți și devotați, credincioși servanți, cu toții căzuți la datorie — precum le-a fost porunca — fulgerați de glonț sau coborîți în torță, dar învăluiți în nimbul strălucitor al gloriei eterne!

Printre acești sfinți martiri, căpitanul aviator Alexandru Șerbănescu — jertfă a unui război pe care nici când Românii nu l-au dorit — rămâne deapururi simbolul umilei și totalei jertfiri de sine, în fața oarbei și neclintitei Datorii!





— O actriţă din echipa de teatru pentru front dansând pe o scenă improvizată.

— Sburătorii dela grupul „Popişteanu"

ARIPI ROMANEŞTI IN LUPTĂ



— Căp. Popescu-Ciocănel, as de războiu, decorat cu Mihai Viteazul, căzut pentru Patrie.

— Doi bravi sburători dela I. A. R. 80!



— Incercarea puterii.





— Doi bravi sburători: Căp. Trandafirescu, căzut pentru Patrie, şi Lt. Rozanu.

— La postul de comandă al unui grup, Lt. C-dorul Stoenescu — brav de războiu — dă explicaţii unui echipaj ce va pleca în misiune.







Lt. av. DINU VICTOR MARIAN

In ziua de 10 Iunie a. c. a căzut răpus de gloanţe Lt. a Dinu Victor Marian — brav de războiu — în timp ce transpor pe calea aerului un avion de bombardament către un aerodro de dispersare.

Ca şi Lt. Roventa, alt brav de războiu, căzut în aceea zi şi în aceleaşi condiţiuni, Dinu făcea parte din eroica prom ţie de sburători tineri a anului 1940. Prin moartea lor la datori această promoţie s'a stins... Destinul a hotărît ca sburătorii să se întrunească în sferele eterate, purtând toţi nimbul mart rului şi al sacrificiului pentru Patrie.

Lt. Dinu, copilul acela vioiu, delicat şi brav, a plecat d mijlocul nostru, al familiei şi al camarazilor! Lt. Dinu fuse distins — pentru vitejia sa — cu: Virtutea Aeronauticei cav ler, Crucea de Aur cu 2 barete şi Coroana României cu panglic Virtuţii Militare.

Aviaţia a pierdut un erou!

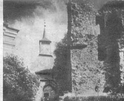
D.

ŢARA NOASTRĂ


Tăran din regiunea Sibiu


Gospodăria din Maramureş


ani din Năsăud

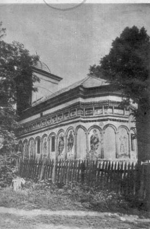

Biserica din Rodna — Năsăud


Satul Cuhea — Maramureş


Casă din Maramureş


Cheile Bicazului

1085



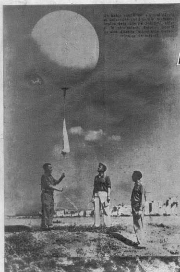
Biserică din Curtea de Argeș



Horezu

Clacă din Făgăraș

Pilotul



Un balon sondă [illegible] ca să determine condițiunile meteorologice dela diferite înălțimi, chiar și în stratosferă. Balonul poartă cu sine diferite instrumente meteorologice de măsură.



In cursul unui sbor la mare altitudine un aparat automat, meteorograful, a înregistrat sub formă de trei curbe variația presiunei atmosferice, a temperaturii și a umidității atmosferice. In acest fel se capătă o informație cu privire la situația atmosferică în zona străbătută în sbor. Meteorologul măsoară cu ajutorul [illegible] compas diferitele valori înscrise, calculează valorile pe [illegible] le comunică prin telegrafie stațiunilor meteorologice din patrie.

Una din științele care cu toate cercetările și progresele făcute trebue să aibă încă și astăzi multe mărimi necunoscute, este meteorologia. Legăturile și cauzele schimbărilor condițiunilor atmosferice pot fi ce-i drept explicate din punct de vedere științific, dar o prezicere a condițiunilor meteorologice pe timp mai îndelungat este absolut imposibilă și aduce cu sine, chiar când prezicerea se face pentru câteva zile sau ore, surprize. Cu toate acestea importanța unei preziceri sigure a timpului pentru toate domeniile vieții zilnice, mai ales pentru agricultură, este fără îndoială clară. Pentru acest motiv încă de mult s'a început să se organizeze numeroase stațiuni meteorologice care să permită cel puțin o privire generală aproximativă asupra stării atmosferice dintr'o anumită perioadă din care apoi să se poată trage iarăși concluziuni asupra evoluției viitoare a timpului.

Dela începutul acestui războiu în țările beligerante nu se mai dau publicității niciun fel de hărți sinoptice și nici nu se comunică timpul probabil. Motivul este clar. Se caută să nu se dea adversarului niciun fel de informațiuni în baza cărora ar putea conchide condițiunile de luptă și condițiunile atmosferice inițiale dintr'un anumit sector. Cunoașterea situației atmosferice era de mare importanță și în războaiele din trecut. In primul rând bine înțeles pentru navigația maritimă. Operațiunile navale pot eșua din cauza unor vânturi sau a situației atmosferice defavorabile. In special unitățile ușoare nu sunt apte pentru acțiune în caz de furtună și folosirea artileriei unităților navale grele poate fi chiar complet împiedicată sub influența ceței și a ploii. Adesea și operațiunile terestre sunt determinate de condițiunile meteorologice. Să ne gândim numai la venirea bruscă a unui val de frig sau la transformarea șoselelor de înaintare în noroaie fără fund din cauza unor eventuale ploi puternice. Cel mai mult este însă interesată aviația de condițiuni atmosferice favorabile. De aceste condițiuni atmosferice depind posibilitățile de decolare și aterizare, precum și eficacitatea atacului asupra obiectivelor inamice. Perioada și forma marilor atacuri ale flotelor aeriene inamice sunt determinate în general mai mult de condițiunile meteorologice decât de programe strategice bine definite. In acest fel cercetările meteorologice devin un mijloc important al conducerii războiului.

TABLOUL DE BORD AL UN[...] AVION DE BOMBARDAME[...]

1. Vitezometru (Indicator de viteză aerodina[...]
2. Semnal vizual care indică starea încălzirei [...] pei Venturi
3. Indicator de viraj
4. Indicatorul capului compas (al busolei la dist[...]
5. Vitezometru (Indicatorul de viteză aerodin[...] cf. 1)
6. Variometru (cf, 23)
7. Altimetru
8. Teletermometru electric pentru temperatura [...] lui exterior
9. Ceas de bord
10. Giro direcțional
11. Generatorul de cap compas al busolei la di[...]
12. Manometrul sistemului de frânare (pentru [...]
13. Indicator de depresiune a giroscoapelor (o[...] artificial)
14. Manometrul pneumatic al flapsurilor
15. Indicatorul unghiului de incidență pe care [...] voleții de intrados în orice moment, volet[...] puși sub fuselaj.
16. Indicatorul unghiului de incidență momen[...] flapsurilor
17. Regulatorul sensibilității indicatorului de [...] și al busolei la distanță
18. Tachimetru la distanță
19. Manometrul electric de presiune a aerului [...] mentare
20. Teletermometrul electric de ulei
21. Teletermometrul electric al apei
22. Manometru de benzină
23. Variometru (cf. 6)
24. Indicatorul de escamotare a trenului și be[...]
25. Indicatorul de fixare a bechiei

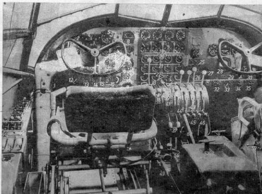
...ETEOROLOG...



Pentru determinarea situației meteorologice și prezicerea timpului probabil stau la dispoziție în stațiile dominate de forțele proprii mijloacele obișnuite: stațiunile meteorologice prevăzute cu toate amenajamentele tehnice necesare, precum și piloți-meteorologi și baloane sondă care cercetează presiunea atmosferică, umiditatea atmosferică, direcția vântului, etc., în păturile situate la mare și foarte mare înălțime ale atmosferei. Deoarece însă în emisfera nordică condițiunile atmosferice reprezintă o unitate și mai ales că numai cunoasterea condițiunilor atmosferice polare și atlantice permite o prezicere a eventualei evoluții a timpului, sunt necesare stațiuni meteorologice mobile care informează încontinuu comandamentul armatei despre condițiunile de luptă în aer.

Piloții meteorologi sunt cei ce satisfac această necesitate. Avioanele cu care se execută zborurile în acest scop sunt tot odată stațiuni meteorologice zburătoare având un echipaj de specialiști în meteorologie, prevăzute cu toată aparatura necesară pentru determinarea timpului și care câte odată au de parcurs distanțe foarte mari la mari altitudini pentru a completă golurile din hărțile sinoptice cu informațiuni demne de încredere.

Indicatorul poziției jambei și bechiei
Litometru de ulei
Orizontul artificial
Litometru de benzină (croazieră)
Litometru de benzină (decolare)
Maneta de sincronizarea motoarelor
Regulatorul de lumină
Robinetul și manometrul sistemului de frânare al trenului de aterisaj
Robinet al litometrului de benzină și ulei
Robinet al litometrului de benzină și ulei
Manetele de gaz
Manetele de golirea rezervoarelor de benzină
Manetele selectoare ale rezervoarelor de benzină
Maneta de comanda luminei
Tachimetru de pornire
Intrerupătorul rețelei de bord
Pompa de benzină de mână
Robinetele stingătoare
Manometrul sistemului de stingerea incendiului
Regulator de intensitatea luminii
Manometrul sistemului de stingerea incendiilor
Maneta sistemului de dejivrarea aripelor
Manetele sistemului de stingerea incendiului
Cutia de comandă
Indicatorul pasului elicei
Maneta de punerea elicei în drapel
Regulator de intensitatea luminii
Intrerupătorul farului de aterisaj
Manetele de schimbarea pasului elicelor
Maneta de reglaj a sistemului pneumatic
Manivela compensatoarelor
Comanda voletului de intrados (plasat sub fuselaj)
Comanda de siguranță a frânelor trenului
Maneta de ajustarea centurelor de siguranță
Maneta de comandă pneumatică a voleților de aterisaj.



Ceeace trebue să observe și să controleze în sbor, pilotul unui avion de bombardament!

Începuturile aviației

Puțini sunt aceia — chiar printre sburători — cari să aibe știință de începuturile aviației noastre militare! Tinerii noștri aviatori cunosc astăzi de toate; ei au pătruns tainele aviației moderne, toate secretele luptelor aeriene și întregul meșteșug al technicei aerodinamice, însă nimic — sau aproape nimic — din trecutul îndepărtat, dar atât de glorios, al sborului românesc! Vina nu este, desigur, a lor! Dela început s'a luat — par'că — hotărîrea de a se trece sub tăcere orice trecut și orice strădanie a pionierilor aviației noastre, al căror nume prea puțini îl cunosc!

Asupra începutului sborului românesc s'au scris mai multe broșuri, printre cari citez, ca pe cea mai completă, lucrarea d-lui general aviator de rez. inginer Gh. Negrescu; lucrare adevărată, domnia sa fiind unul din aceia cari au participat cu fapta și cu sufletul la crearea aviației noastre.

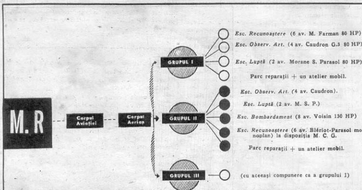
Recent, răsfoind niște reviste mai vechi, am dat peste un articol scris de către d. general aviator de rez. Giossanu Haralambie — pe atunci maior aviator și șef de stat major al Inspectoratului Aeronauticei, „veche tulpină" și domnia sa — articol care ne informează asupra constituirii aviației noastre militare și pe care ne luăm îngăduința a-l rezuma și completa spre folosința — în special — a celor tineri.

Aviația română a luat naștere în 1911, fără organizare militară, sub forma de școli de pilotaj: Chitila, Cotroceni și mai târziu Băneasa. Școlile dela Chițila și Băneasa erau civile; cea dela Cotroceni militară, atașată batalionului de specialități aparținând Direcției Geniului din Ministerul de Războiu.

Până în anul 1915 — în afară doar de câteva apariții izolate la manevrele regale și în campania contra Bulgariei din 1913 — aviația noastră nu a avut nici organizare și nici folosință militară nu i s'a dat.

In 1915 — față de întrebuințarea aviațiilor străine de pe frontul occidental al primului războiu mondial — Inspectoratul artileriei din Ministerul nostru de Războiu a chemat ofițerii de artilerie la prima școală de observatori din avion, aviația trecând — cu această ocazie — dela Direcția Geniului, la Direcția Artileriei din M. R.

In toamna anului 1915 ia ființă Corpul Aerian, depinzând mai întâiu de Direcția Școalelor și mai apoi de Direcția Aviației, nou înființată. Abia în iarna aceluiaș an — odată cu sosirea noului material — apare o primă organizare militară. La începutul anului 1916 aviația noastră militară avea constituirea arătată în schemă.



In total deci, 44 de avioane de 5 tipuri diferite! Mobilizarea armatei din August 1916 găsește însă aviația noastră militară numai cu... 26 de avioane, întrucât o parte din ele se accidentaseră — pe atunci încă inițierea în pilotaj nu se făcea cu ajutorul „dublei comenzi" — iar avioanele Caudron G. 3 fuseseră afectate, aproape toate, Școalei de Pilotaj. Deasemeni cele 6 avioane Blériot — folosite de M. C. G. ca avion ștafetă — se fărâmaseră în diferite accidente...

Mai rămăseseră deci — pentru războiu — 12 Far-

militare române

mane, 8 Voisin şi 6 Morane Saulnier, total 26 aparate, având ca armament... pistoale Mauser sau carabine, material personal al sburătorilor de atunci! Din aceste avioane, chiar din primele zile ale războiului, am avut 7 pierderi:

— 2 aparate doborîte în lupte (Lt. Creţu şi Lt. Mărăşescu, morţi).

— 3 altele pierdute în retragere (la Turtucaia şi Braşov).

— 1 aparat doborît la Hârşova din eroare, de către artileria unui vas amic, având echipaj pe Obretcovici şi Chiriac Horia, morţi şi

— 1 aparat făcut prizonier.

Cu ceeace ne mai rămăsese era greu să se facă apărarea Bucureştilor contra avioanelor nemţeşti Taube sau Rumpler, cu toate „tunetele şi fulgerele" bucureştenilor îndreptate — pe nedrept — contra aviatorilor români. (Aceştia nici nu mai îndrăzneau să apară pe străzile capitalei...).

La sfârşitul lui August, începutul lui Septembrie 1916, a început să sosească materialul comandat în Franţa. Acestea, deabia montate, erau expediate izolat pe front, solicitările fiind foarte stăruitoare...

Noile avioane de luptă Bébé Nieuport au sosit fără mitraliere, iar mai apoi, mitralierele fără muniţiune, aşa că zburătorii noştri au continuat să înfrunte lupta cu inamicul servindu-se tot de pistoalele Mauser sau carabinele terestre...

„Aviaţia militară" dispunea în schimb de un număr suficient de piloţi formaţi în şcoala dela Cotroceni; nu avea însă observatori, căci puţini artilerişti au vrut să rămână în aviaţie, iar din cei rămaşi, doi au căzut dela început (Horia Chiriac şi Tetrat) iar alţi doi prizonieri (Cociu şi Angelian). Ca întrebuinţare, străină cu totul de noile metode franceze de luptă. Dezorientaţi, aviatorii noştri efectuau astfel: recunoaşteri fără observator, luptând fără mitraliere, iar când le-au avut, fără cartuşe!

Abia când a sosit misiunea franceză, în frunte cu Maiorul de Vergnette de la Motte — după oprirea frontului pe Siret — s'au pus bazele unei organizaţiuni judicioase, aplicându-se principiul sectoarelor aeronautice confirmate la Verdun şi pe Somme. Astfel aveam:

Grupul I Aeronautic Bacău la Armata I-a română	Escadrila F. 2 de observaţie, avioane Farman 40 Escadrila F. 6 de observaţie, idem Escadrila N. 1 de luptă, avioane Nieuport.
Grupul II Aeronautic Tecuci la Armata IV-a rusă	Escadrila F. 4 de observaţie, avioane Farman 40 Escadrila F. 7 de observ., idem. Escadrila N. 3 de luptă, avioane Nieuport.
Grupul III Aeronautic Galaţi la Armata IV-a rusă	Escadrila F. 5 de observaţie, avioane Farman 40 Escadrila B. M. de bombard., av. Bréguet-Michelin. Escadrila N. 10 luptă, av. Nieuport

Personalul francez — piloţi şi observatori — a fost afectat grupurilor, împestriţându-se cu personalul român. Unele escadrile aveau comandanţi români, altele, franceze. Printre comandanţii de escadrile români, citez pe: Căpitan av. Giossanu, Căpitan Protopopescu Ştefan, Căpitan Athanasie Enescu, Căpitan Craiu Vasile, Căpitan Cicerone Olănescu şi alţii al căror nume îmi scapă.

Mai erau şi câteva escadrile ruseşti lucrând independent la: Galaţi, Tudor Vladimirescu, Tecuci, Adjudul-Vechiu, Borzeşti, Comăneşti, Piatra-Neamţ, Fălticeni şi în Bucovina.

In Iunie 1917, după o muncă intensă în şcoli de observatori, antenă, comandament, etc. se ajunge la perfecţiunea acelor unităţi cari au dat glorioase lupte aeriene la Oituz, Mărăşeşti, Nămoloasa şi în tot cuprinsul ţării. *Puţini ca număr, însă bravi fără de pereche au fost predecesorii sburătorilor români de azi!*

Dintre sburătorii români cari au doborît avioane inamice citez pe: Drăguşanu, Iliescu Ştefan, Gafencu, Craiu, Popescu Marin, Nasta Egon, Muntenescu, Mogâlea, Sava, Ioanin Petre, Darian, Paukert, Mitică Crasnaru, Vasilescu, Cicei, Gheorghe Stâlpeanu.

In primul războiu mondial, randamentul cel mai de seamă al aviaţiei noastre militare a fost în 1917.

In 1919 aviaţia militară capturând dela Unguri multe avioane Brandenbourg, U. C. I., L. V. G., Berg, Fokker, şi-a mărit numărul escadrilelor; iar în 1920 şi 1921, ele au fost completate cu material din Franţa: Spad 180 HP şi 220 HP şi apoi Breguer 14 A „ pe care a sburat şi subsemnatul...

AL. D

In ziua de 16 Sept. a. c. a avut loc depunerea jurământului a ofiţerilor, subofiţerilor, trupei şi funcţionarilor civili din Subsecretariatul de Stat al Aerului.

Formula jurământului a fost aceia „veche" cum se spunea, aceia „adevărată", sub care s'a servit cu credinţă: Ţara şi pe înţelepţii regi: Carol I şi Ferdinand I!

D. General Cdt. Ermil Gheorghiu, subsecretar de stat al aerului, a arătat în câteva cuvinte rostul noului jurământ care înseamnă de fapt şi un legământ pe care îl face azi orice român de a munci cu sârg pentru binele Patriei şi ridicarea ei. De aici înainte — a spus Domnia Sa — trebuie să trăim în cea mai bună şi sinceră legătură de prietenie cu poporul şi armata sovietică, alături de care luptăm azi pentru zdrobirea inamicului şi pentru redobândirea totală a Transilvaniei.

O ESCADRILĂ

Adeseori ne-a fost dat ca să vedem strecurându-se timid printre avioanele mai mari, adevăraţi coloşi de oţel, câte un biet avion de legătură, modest şi fără glorie.

Mic şi învelit în pânză, înzestrat cu un motor în jurul a 100 de cai putere, cu o elice ce nu trece dimensiunile de 1 m., acest avion îşi are partea lui de merit la toate acţiunile unde aripile noastre româneşti au cules laurii isbânzilor.



Condus de piloţi destoinici, dar fără faimă, ca şi pasărea care sboară, acest mic avion apare peste tot unde te-aştepţi mai puţin.

Prieten bun al infanteriştilor, cât şi al celorlalte arme, cu cari aviaţia colaborează în luptă, avionetele escadrilelor de legătură aterizează până şi în apropierea primelor linii, aducând corespondenţă oficială şi particulară, ziare, curieri, ba chiar câte odată şi materiale, împrăştiind lucruri şi bună dispoziţie în rândurile celor cari se îngrămădesc în jurul lui.

Unele au căzut la datorie, fiind doborîte de vânătoare sau A. c. A.-ul unităţilor inamice.

In lumea acestor sburători mici, se pot vedea însă şi înalte distincţiuni de războI, dovadă concretă a faptelor mari pe cari le-au făptuit şi cari au fost răsplătite pe merit de către comandanţii noştri de armată.

Pentru a da o imagină a felului de lucru şi a rezultatelor obţinute de aviatorii din unităţile de legătură, vom da ca exemplu câteva date culese din registrul de sbor al unei escadrile de legătură dintr'o flotilă de informaţie, escadrilă care a luat parte la toate operaţiunile aeriene şi terestre, ale armatei noastre. De pe un aerodrom improvizat, materialul volant şi rulant al susnumitei escadrile s'a perindat prin aer şi pe pământ, odată cu unităţile pe lângă cari era afectată, parcurgând, în deplasări, peste 5.000 km.

Cine nu ştie ce înseamnă navigaţia aeriană făcută în lipsa repe-

(1091)



E LEGĂTURĂ

reior mari, mai ales pentru aceste avionete cu aparatele de bord destul de modeste, adeseori şi acestea de neutilizat?

Inzestraţi cu un deosebit spirit de orientare, piloţii acestei escadrile, în marea lor majoritate sergenţi şi adjutanţi de rezervă, s'au achitat peste aşteptări, ducând la bun sfârşit misiuni dintre cele mai grele.

Când orice activitate aeriană era suspendată din cauza viscolelor, micile avioane de legătură au continuat să sboare, totuşi, transportând curieri, poştă, iar deseori hrană la unităţile cari, din cauza marilor zăpezi, afară de calea aerului, nu mai aveau alt mijloc de comunicaţie.

In decursul acestor ani de neîntreruptă activitate, escadrila aceasta de legătură se poate lăuda că a parcurs, cu avioanele sale, aproape un milion km., ceeace ar însemna cam de 28 ori înconjurul pământului pe la ecuator, totodată transportând pe acest parcurs 3.005 curieri în diferite misiuni şi 2 vagoane cu poştă şi material.

Escadrila aceasta de legătură se află sub comanda locotenentului aviator Petrescu. (JEAN PĂR...)

Ceeace pentru vânători au fost şi sunt cpt. Şerb...nescu, căpitanul Cantacuzino, slt. Milu, etc., pentru acea... cenuşăreasă a aviaţiei noastre, aviaţia de legătură, su... adjutantul şef Constantinescu, adjutantul Ciucă Be... Filiuţă, Niculescu şi alţii, cari se bucură de acee... largă consideraţie.

Ne facem o datorie de conştiinţă şi de buni româ... aducând omagiu celor căzuţi la datorie din escadril... de legătură.

Adj. av. SCRIPCARU VASILE

In cursul lunii August a. c., revista ... ROMÂNEŞTI" nu a putut apare din cauz... mentelor şi a bombardamentelor aeriene g...

Cu numărul de faţă — care este d... revista reintră în făgaşul normal al ap... ei regulate.

ULTIMUL ATAC!

In dimineaţa zilei de 27 August 1944, la P. C. al Batalionului de Paraşutişti se prezintă Plt.-Maj. Vasilică dela C. I. A. şi raportează :

— Să trăiţi, d-le Comandant, nu mai putem lucra la grădini, căci ne omoară nemţii.

Trag din casa cu acoperişul roşu şi din via din faţă.

Scurt şi precis — oamenii nu mai puteau lucra.

D. Cdt. Dobre, mai mult în glumă, căci humorul românului e cunoscut, îi răspunde: Ce vorbeşti măi ? Vă strică socoteala ? Lasă pe noi !

Şi apoi încruntând din sprincene, se adresă nouă :—Vedeţi care-i situaţia, nemţii vor să între pe aerodromul Pipera. Dar noi nu trebue să-i lăsăm. O patrulă de sacrificiu. Cu'i e frică de moarte să rămână! Imi trebuesc voluntari pentru a verifica informaţia şi a stabili precis poziţia inamică.

Ca electrizaţi, toţi paraşutiştii, vulturi cari au înfruntat moartea de atâtea ori, se oferă: eu, şi eu, şi eu, toţi pornim la lucru !

Deşi mai bătrân, mă ofer şi eu. După un „d " scurt, organizez o echipă „unul unul" — şi plec imediat.

Subot erul Călin, după ce îi dau toate ordinele şi eventuala comandă, îmi spune: Nu pe acolo, d-le Căpitan. E riscant. Dar ce contează riscul ! Să mergem înainte până ce obiectivul va fi atins. — Nimic. Linişte peste tot. Oamenii sunt puţin nervoşi. Câteva glume au un efect salutar. Dar liniştea-i suspectă. Nemţii au obiceiul să lase patrulele să-i depăşească, nu trag decât când sunt descoperiţi.

Inaintăm cu multă prudenţă — printr'o vie plină de ciorchini frumoşi. Ajung la margine şi împreună cu Beşlegeanu şi Pintea, comandanţi de plotoane, cercetăm situaţia. Corbul, câinele nostru, e prezent, la picioarele noastre.

Şi, dintr'odată, iadul se deslănţue. Un foc ucigător începe, venind din toate părţile. O rafală de mitralieră îl nimereşte în plin pe Corbul. Moare la picioarele noastre. Noi am scăpat. Situaţia e grea, dar am reuşit să determinăm poziţia inamicului, scopul misiunii noastre. Ne retragem, pe brânci, ca şopârla. Ştim acum precis unde se află inamicul. Trebue să-l dăm peste cap! Treabă grea, dar nu imposibilă.

Agenţii de legătură pleacă cu ordine...

Şi la o rachetă, atacul începe. Tot dispozitivul nostru mişcă.

Nemţii ne-au simţit. Un foc puternic ne primeşte. Mitralierele, tunurile de A. C. A., tunurile demontate după avioane, trag, trag, ţesând o perdea de netrecut.

Tancul merge printr'o vie, eu, Cpt. Tonţu şi Lt. Stancu, sus pe tanc; pe jos trupa ne urmează. In jur şi de pretutindeni, trasoarele îşi greşesc ţinta trecând pe lângă noi.

Inaintăm mereu.

Şi hora morţii e în toi; trag nemţii, dar sub focul lor, paraşutiştii lucrează. Brandturile, prin focul lor precis, fac să tacă rând pe rând cuiburile de arme automate.

Lupta a ajuns corp la corp. Pierderile noastre sunt infime. Ale inamicului enorme.

Mă uit la ei, la copiii mei, la aceşti tineri paraşutişti, cum luptă, cum înfruntă moartea — şi cât sunt de dârji. Cad răniţi?

Nu-i nimic; Berlocu, sanitarul şi brancardierii îşi fac bine datoria.— Restul? — Inainte.

La mitraliere, cad rând pe rând trăgătorii, dar imediat sunt înlocuiţi de cei rămaşi.

Dondera, subofiţerul telemetrist dela Bonduri, fără nici o grije în mijlocul iadului de foc, pe vârful unei şure de paie, în linişte, dă corecţiile loviturilor: „Bun de direcţie, 100 stânga". Trăgătorii fac corecţiile şi loviturile cad în plin.

Inamicul nu poate să reziste: fuge, lăsând totul la pământ. Armele lor, mânuite de paraşutişti, îşi descarcă focul asupra fugarilor.

Paraşutiştii au înebunit. Succesul luptei i-a zăpăcit. Se ţin scai după nemţi. Nu-i slăbesc o clipă. Ei vor să curețe pământul românesc de urmele teutone.

Frontul s'a rupt. Inamicul fuge, căutând refugiu spre Otopeni. Noi după ei.

Linia de atins e depăşită. Se face exploatarea succesului, urmărirea inamicului, care acum a încetat orice rezistenţă.

Atacul şi-a atins scopul. Aerodromurile Pipera şi Băneasa sunt libere, sunt ale noastre.

In liniştea serii care se lasă, stelele ne privesc, parcă tremurând. In aer, sufletele celor căzuţi plutesc satisfăcute, căci jertfele lor nu au fost zadarnice.

Liniştea e ruptă de focul patrulelor, din ce în ce mai rare. Noaptea începe să învăluie câmpul. Bucureştiul se vede confuz, luminat încă de incendiile provocate de bombardamentul „Stukasuri-lor", ce acum nu-şi mai pot lua sborul. E în siguranţă.

Paraşutiştii l-au scăpat şi ei de de furia nemţilor.

Şi târziu de tot, unul „de dincolo" mă întreabă :—Când mergem Cluj?

Cpt. paraşutist ŞTEFAN SOVERTH

Aviați

Dacă n'ar fi decât să slujească un interes trecător, poate că aripile româneşti n'ar mai avea, întregi, puterea şi elanul ca să-şi poarte, peste înălţimi, misiunea ca pe o făclie imensă. Aceste aripi sunt conştiente însă de rolul lor anticipator, de rosturile cari ni se pregătesc; ele au viziunea exactă a destinului nostru de mâine, când lumea va escalada din ce în ce mai mult lutul...

Poate să fie aici şi o semnificaţie mai subtilă, a ridicării peste mizerabila condiţie umană, o deslipire de meschinăria „pământului cotidian", o detaşare de teluric — poate că în această nostalgie a omului, care se ridică în sus cu ajutorul tehnicei, să fie dorinţa nemărturisită de elevaţie şi de ispăşire... Cine a sburat odată, de două ori, a putut să aibă sentimentul miraculos al înălţării peste platitudinea vastă

Lumea d

Astăzi, ca întotdeauna, primează dreptul celui mai tare. O ţară este stăpână pe graniţele sale, atât timp cât este bine apărată de armată, iar fiindcă armata cea mai modernă şi stăpânitoare în zilele noastre este aviaţia, în toate ţările se pune un preţ deosebit pe organizarea şi pregătirea ei.

Statele mari se bizuie atât de mult pe aviaţie şi o socotesc atât de necesară, încât fac de ani de zile sacrificii materiale importante, numai pentru ca să-şi poată mări la maximum numărul avioanelor şi al piloţilor.

In ţările acestea, gustul pentru aviaţie este infiltrat în sufletul locuitorilor încă din vârsta fragedă a copilăriei, astfel că numărul copiilor cari nu visează decât să sboare creşte necontenit.

Ţara noastră, integrându-se în mersul nou al lumii şi ţinând seama de necesităţile timpurilor noi, se străduește să organizeze o aviaţie cât mai mare şi mai puternică, care

obiect de învăţămân

şi lasă care alcătueşte peisagiul existenţelor noastre. Abia la 2000 metri înălţime am început să ne ruşinăm de dimensiunile şi de apucăturile noastre larvare... Perspectiva amplă, depărtarea de pământul acesta care ne asigură echilibrul fizic şi posibilitatea de a păcătui mereu, fuga înaripată printre spaţii, toate acestea ne ajută să aflăm, cu uimire, cât suntem de neînsemnaţi şi de mici, dacă rămânem închişi în prudenta noastră celulă terestră.

Dar lumea de mâine va fi, cu necesitate, o lume a sborului.

Factor de distrugere în timp de război, aviaţiei nu i se poate nega calitatea de factor civilizator şi de cultură în timp de pace...

Până când omul va deveni mai apropiat de perfecţiune, trebue să ne resemnăm cu modesta lui realitate de astăzi şi să convenim că, încă mult timp de acum înainte, inteligenţa lui creatoare va servi deopotrivă binele ca şi răul. Puterea de discernământ şi înalta facultate a concilierii antitezelor nu-s încă apanajul nostru... Trăim în faza în care suntem şi n'o vom putea schimba noi, fiindcă sunt anumite probleme de evoluţie cari-s nedespărţite de timp. Dar atâta vreme cât trăim noi, iar neamul, ca singură realitate supremă, se preferă generoasei abstracţiuni denumită umanitate, noi, acest neam şi această realitate, trebue să le slujim cu neînvinsă fervoare.

Aşa au gândit şi vizionarii, marii profeţi ai văzduhului, redutabilii eseiori ai destinului nostru, bravii caligrafi de mândrie românească pe cerul încă neîncercat: inginerul Traian Vuia şi neuitatul Aurel Vlaicu.

Tineretul Aviatic Român, adunat pe gazoanele câmpurilor de antrenament, îşi developează zilnic speranţele în sboruri, cari sunt antrenamente de virtuţi şi de vitejii ulterioare... Splendidă şi tânără dublură a celor tari, voi cei tineri şi nerăbdători să-i ajungeţi în cursele de apărare a pământului şi a cerului nostru!

...Şi după ce spasmul de acum se va fi sfârşit, aripile româneşti vor trebui să-şi continue, cu mai multă neînduplecată tenacitate, lupta lor înaltă. Acolo şi atunci cere să se încoroneze opera. Dar biruinţa va fi în continuarea ei, nezăgăzuită. Ca să ne merităm locul, ca să nu pierdem cadenţele timpului, ca să nu fim depăşiţi de alte vrednicii mai active şi mai atente cu schimbările de concepţie şi de decor ale omenirii.

Lumea sborului de mâine trebue să ne găsească pregătiţi pentru decolarea spre noi progrese ale vieţii noastre.

mâine-lumea sborului

să fie sprijinul şi mândria ţării noastre.

Dar pentru aceasta se cere concursul tuturor cetăţenilor săi, al oamenilor mari, cari să sprijine moral şi material această întreprindere a tineretului care-şi o f e r ă munca lui sănătoasă şi ageră, curajul şi spiritul de sacrificiu.

Astfel din toamna anului 1943, aviaţia este introdusă ca obiect de învăţământ în şcoli.

Copiii vor avea astăzi fericita ocazie să se familiarizeze cu tainele sborului încă de mici. Măsura aceasta satisface curiozitatea multor băeţandri cari altă dată priveau ceasuri întregi la maşinăriile ce sburau pe deasupra caselor şi doar în visurile lor tainice sperau să poată pune mâna pe o astfel de pasăre sburătoare şi mai alos să se lase purtaţi pe aripele ei de oţel.

Statul protejează astăzi împlinirea acestor visuri, iar copiii nu au decât de profitat. Mai târziu vor înţelege că ceeace ei au învăţat din curiozitate şi poate având impresia că se joacă, le va folosi şi lor şi ţării lor pentru acţiunea de care vor fi mândri.

Deocamdată ei trebue să înveţe.

Încă din şcolile primare ei vor începe să construiască mici modele de avioane din carton, mai târziu din baghete şi placaj, împânzite de mânuţele lor gingaşe, vor eşi în câmp, pentru a le încerca, făcându-i astfel mici constructori de avioane, tineri aeromodelişti cari, prin jucărelele aparente, se vor familiariza cu primele noţiuni de aviaţie.

În şcolile secundare, în cursul inferior, ei vor fi în stare să facă singuri modele sburătoare mai desvoltate (construcţii de planoare, propulsoare şi chiar modele cu motoare în miniatu), iar în cursul superior vor construi chiar planoare în mărime naturală şi, chiar mai mult, vor putea practica acel sport atât de agreabil şi lipsit de riscuri, care este „sborul fără motor".

La sfârşitul liceului, tinerii se vor împărţi singuri în diferite categorii, în sburători neînfricaţi, în sprijinitori convinşi ai aviaţiei, mari technicieni sau desăvârşiţi constructori de avioane.

Cu metoda aceasta, vom avea o armată tânără de piloţi.

Piloţii aceştia, în vârstă numai de 19—21 ani, vor avea înaintea lor, cel puţin zece ani de activitate intensă.

Socotind că aceste cursuri, prin felul lor plăcut, stimulează şi imaginaţia şi spiritul inventiv al copiilor, că lansările la câmp ale propriilor lor concepţii chiar, constitue un sport frumos şi sănătos în acelaş timp, că lucrul în comun desvoltă spiritul camaraderesc şi prietenia cea mai strânsă, că reuşita în construcţia aeromodelelor dă satisfacţia muncii încununate de succes, credem că aceste ore de aviaţie ce se introduc acum în învăţământ, vor fi primite de elevi cu mult entusiasm şi vor satisface sacrificiile ţării prin arma desăvârşită ce vor deveni în curând.



PREZENȚA TINERETULUI

Sborul fără motor este o adevărată poezie a azurului...

Cu ocazia zilei Aviației am cetit în ziare un istoric al aviației noastre, în care numele acelor trei români — Ing. Traian Vuia, Aurel Vlaicu și Henry Coandă — urmași ai legendarului Icar și precursori ai eroilor aerului de azi, ne-a provocat sentimentul de admirație și legitimă mândrie că văzduhul despicat de ei era românesc, că ochi românești i-au urmărit cu uimire atunci și că astăzi, sufletul românesc, cu toată neliniștea și grija lui este alături de sufletul acestor stăpânitori ai aerului.

Gloria vitezelor lor fapte din trecut s'a răsfrânt asupra întregului popor, iar astăzi România știe că pe acești aviatori — exemple de abnegație și sublimă dragoste de patrie — se sprijină viitorul și onoarea ei.

Tineretul român — primul chemat în năzuințele neamului nostru — a înțeles acest „glas al văzduhului" și sub admirabilul sprijin al Statului, și-a format caracterul la școala energiei, disciplinei și curajului, ajungând departe în sborul său.

Sub controlul și îndemnul Comandamentului Tineretului Aviatic Român (T. A. R.), ucenicii aripelor învață cu sârg meșteșugul sborului.

Invățământ care le foloseste astăzi personal — el fiind un minunat mijloc de reconfortare nu numai fizică, dar și sufletească — și care, mâine — atunci când Patria îi va chema să-i apere fruntariile cerului, ei vor fi cavaleri neînfricați.

Prezența masivă a tineretului pe aerodromurile școalelor de sbor cu și fără motor constituie o garanție pentru viitorul Patriei.

LAUR PASCU

N'AI SBURAT PRIETENE?

N'ai sburat niciodată prietene? Ți-e încă teamă când vezi un avion? Are, această pasăre de metal pe care vântul o face să se legene pe întinsul aeroportului, ceva straniu, misterios?

Te-ai întrebat vreodată de ce ți-e teamă? Ce te face să-ți bată inima atunci când sbârnâitul elicei rupe liniștea dimineții?

Fără îndoială că n'ai găsi un răspuns potrivit. Ai începe cam așa . . .

— Vezi, e o mașină frumoasă, dar să sbori e tare periculos. O pană, un accident, gata...

La acest argument trebue să clatini din cap, să-ți iei prietenul de braț, să-l sui cu forța într'un avion și să-l plimbi, deasupra orașului numai un sferțuleț de oră. Poți să fii sigur că n'ai să mai scapi de el.

Imi amintesc de primul sbor.

Eram pe aeroport. Elevii urmau cursurile practice. M'am rugat multă vreme de unul din instructori să mă ia și pe mine. După îndelungate insistențe, a cedat.

Aparatul, un biplan de școală, cu dublă comandă ne aștepta. Unul din băeți mi-a oferit, o cască și o haină de piele. Am urcat. Un pic de teamă îmi strângea inima.

Motorul pus în plin, a smucit avionul care a început să alerge pe câmpul cu iarbă tânără. Cincizeci de metri, o sută de metri. A început apoi o goană lină, prin aer. Aeroportul se micșora, se colora vertiginos.

Mă țineam cu mâinile de marginile carlingei, lucru care l-a făcut pe pilotul așezat în față, să surâdă îngăduitor.

Avionul urca mereu. Jos se rotea o imensă hartă pe care se mișcau niște puncte negre, vehicule pe șoseaua albă, nu mai lată decât o panglică. Aerul mă isbea puternic, plăcut.

Când am terminat urcușul, pilotul a făcut o serie de viraje, în toate sensurile. Abisul se deschidea când într'o parte când în cealaltă. Nu-mi mai era teamă. Era mult prea frumos, mult prea măreț ca să-mi mai aduc aminte de micile mele bătăi de inimă.

Ne-am rotit o vreme, apoi a început coborîșul. Mi s'a ridicat ceva în piept. O senzație nouă.

Căutam cu înfrigurare aeroportul. Unde vom ateriza?

Pilotul îmi ghicea, fără îndoială temerile, fiindcă zâmbea.

Am ajuns jos. Băeții au făcut roată pe lângă mine. Am mulțumit frumos pilotului și-am plecat cu un regret. Nu puteam fi primit în școlile de pilotaj. Depășisem vârsta.

De atunci am sburat de atâtea ori. Și de fiecare dată a fost la fel de frumos.

Deaceea prietene din oricare parte a țării, care n'ai sburat niciodată, încearcă! Sunt sigur că n'ai să mai uiți.



Frontul noilor elevi piloți...

1095

AVIAȚIA, școala de educație națională

Intre multiplele mijloace educative ce stau la indemâna societății, pentru formarea tineretului, trei sunt de cea mai mare importanță: școala, sportul și aviația.

Sau, dacă vreți, simplu aviația, deoarece le înglobează și pe celelalte două — un bun aviator fără o pregătire scolastică și temeinică formare fizică, prin sport, neputându-se concepe.

Deci pe lângă acea frumusețe particulară de care e dominată și căreia i se poate spune „poezia spațiilor" — ce reprezintă forța magnetică a acestei activități — aviația vine să aducă o importantă constituție acțiunii de pregătire a tineretului, în sens eroic și național.

Practica sborului, atât de frumoasă și dificilă, cere oameni compleți, atât din punct de vedere fizic, cât și cerebral, — înglobând numai pe acei ce fac parte din elitele Neamului.

Ea cere curaj, voință, disciplină, perspicacitate, inițiativă, reflexe, — adică tot ceeace nu poate fi posibil omului mediocru și sedentar.

Tineretul reprezintă o minunată pastă, a cărei formă finală e determinată exclusiv de valoarea educației primite. E drept că nu din fiecare tânăr se poate scoate un geniu, dar nouăzeci la sută din ei pot reprezenta valori autentice. Valori ce nu se pot evidenția decât printr'o temeinică pregătire, pe absolut toate planurile de activitate, pentru a le facilita acea țâșnire din anonimat.

Și din acest punct de vedere, aviația rămâne indiscutabil, cel mai complet și eficace mijloc educativ.

Practica sborului impune, — din perioadele pre-aviatice ale aero-modelismului și planorismului, — spirit de inventivitate, desvoltarea activității într'un cadru de pură cameraderie, în atelier sau pe câmpul de sbor al planoarelor, respectul față de realizarea și performanța altora, stimularea voinței de a le egala și depăși, curajul primei deslipiri de pământ și a înfruntării riscului.

Calități, adică, ce fac din orice tânăr virtuos și pregătesc societății un cetățean de nădejde.

Acolo, afară, apoi în mijlocul naturii, unde tinerii trăesc pentru prima oară în ritmul simfoniei fantastice a motoarelor, găsesc în aerul curat al aerodromului, posibilitatea unei consolidări fizice, prin practica sportivă obligatorie.

Un sburător trebue să fie puternic asemeni unui Hercul și suplu ca o panteră.

Indrăzneț ca leul și viguros ca tigrul. Să aibă nervii oțeliți, o sănătate perfectă, spontaneitatea acțiunilor — pe care le capătă prin sport — și acea doză de încredere în propriile-i forțe pe care nu i-o poate da nici o altă ramură educativă mai serios decât aviația.

Iată dece ea rămâne prima școală valabilă de educație a tineretului.

Atât pe plan fizic, cum am spus mai sus, cât și național, aviația fiind indestructibil legată de sensul trăirii naționale.



Frontul tineretului aviatic român.
Foto I. Stoicuța

PLANOARELE GRELE

S'a vorbit în ultimul timp, mai ales în urma frontului invaziei, foarte mult de planoare care ar fi capabile să transporte zeci și sute de persoane. S'au dat și cifre: 50, 100, 200, 500, 600 de persoane ar încăpea în spațioasele cabine ale acestor coloși aerieni. S'a vorbit cu neîncredere sau cu optimism dar realitatea este că, într'adevăr s'a ajuns în materie de planoare la performanțe deosebite.

Este demn de reținut, bunăoară, faptul că planoarele care au efectuat debarcările aero din West, pe lângă materialul uman mai aveau drept încărcătură și mașini blindate — mașini cu ajutorul cărora, prin spargerea pereților planorului, descindeau ostașii aero purtați.

Pe ecranele cinematografice din țară s'a putut vedea — nu de mult — cum și la noi un număr mare de tineri trec probele pentru eliberarea brevetului de pilot de planoare grele remorcate.

Aceste planoare care au o mărime într'adevăr impresionantă, sunt de mare folos în timp de războ putând fi întrebuințate ca cel mai rapid și mai ușor mijloc de transport.

Intr'un singur planor incap până la 10 butoaie de benzină și in plus efective de ostași cu tot echipamentul, armament și muniție de războ sau târgile de răniți.

Oricine își inchipuie cât de utile sunt aceste aparate care pot transporta atâția carburanți și care la rândul lor nu folosesc câtuși de puțin carburanții.

Bătăliile din Belgia și din Creta, au prilejuit utilizări de planoare grele pentru transportul armamentului, munițiilor și hranei necesare parașutiștilor, iar luptele pentru recucerirea unor insule din Marea Egee le-au readus la actualitate încă odată importanța pentruca frontul invaziei să le folosească din plin pe o scară, într'adevăr, impresionantă.

Dar dacă astăzi planoarele au un rol atât de covârșitor, viitorul le este cu mult mai strălucit.

Pentru timpuri de pace, li se rezervă o întâietate nediscutată ele putând fi mult mai rapide decât mijloacele terestre.

Căci trebue să ne închipuim câtă schimbare se va face când se va putea transporta regulat marfă în greutate de un vagon sau chiar două cu o viteză de 200 și chiar300 km. pe oră. Trenurile vor fi întrecute cu mult de aceste „mașini" noi care vor putea duce dela un capăt de continent la altul, materiale fragile sau alterabile in cea mai perfectă stare. Aceasta pentru curse lungi ca să nu mai vorbim de legăturile interne dintr'o țară când cele mai periferice locuri vor putea fi „călcate" într'un timp foarte scurt.

Trufandalele și florile cele mai exotice, vor putea sta oricând pe masa tuturor fără să mai fie socotit un lux îngăduit doar pentru câțiva favoriți ai soartei.

Conștienți de viitorul acesta, o serie întreagă de tineri își petrec verile in taberile unde învață să sboare deocamdată cu acele elegante și usoare planoare, care dacă astăzi le dau satisfacția unui sport trăit în aer liber peste coaste de dealuri inverzite, le pregătesc pe nesimțite un viitor sigur și nediscutat pentru ziua de mâine, când aviația va fi o putere în Stat de care se va ține seama, și spre bucuria — dar și mândria noastră — putem spune că tineretul a înțeles pe deplin acest rost.

Dovadă: numărul elevilor — număr destul de mare — care invață pilotajul planoarelor grele.



Sămânță — așa cum l-au botezat camarazii lui mai mari — își construește un aparat. Este cazul să amintim că acest „puștiu" deține campionatul pe anul 1943 pentru aeromodele planoare de faza I-a.
(Foto Petre H. Stere)

I. Dol...
...LICEUL MILITAR
MIHAI VITEAZUL TG. MUREȘ (MUTAT LA TIMIȘOARA)

SBURĂTORII VĂZUŢI DE *Grin*



Locot. av. Ghiurițan



Cpt. av. Ivăncel Colea



Adj. av. Marinescu D-tru dela asalt



Cpt. av. Bâzu Cantacuzino



Adj. av. Lagara Vasile zis Bulgaru



Cpt. av. Cara Ion



Adj. av. Apostol dela asalt



Adt. av. Nicoară zis Şurubel dela asalt



Cpt. C-dor av. Dumitru Alex.



Adj. av. Goloiu Dumitru zis Galoş



Adj. av. Dănăiță zis Goe



Cpt. av. Gaby Zamfirescu



Maestru av. Ionescu Mişu